






# Method for actuating a reversible passenger protection system in a motor vehicle

**Patent number:** DE10121386  
**Publication date:** 2002-08-29  
**Inventor:** EBERLE WALTER (DE); HINRICHS WOLFGANG (DE); JUSTEN RAINER (DE); MAMMEL BERND (DE); ROEHM HANS (DE); VILLINO GUIDO (DE); WOLDRICH MARKUS (DE)  
**Applicant:** DAIMLER CHRYSLER AG (DE)  
**Classification:**  
 - international: B60R21/01  
 - european: B60R21/01C  
**Application number:** DE20011021386 20010502  
**Priority number(s):** DE20011021386 20010502

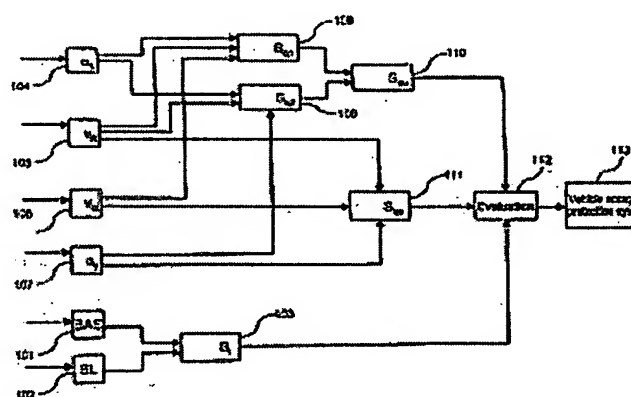
## Also published as:

 WO02087926 (A3)  
 WO02087926 (A2)  
 EP1385719 (A3)  
 EP1385719 (A2)  
 US2004195030 (A)

Report a data error he

## Abstract of DE10121386

The invention relates to a method for actuating a reversible passenger protection system in a motor vehicle comprising a driving state sensor and a reversible passenger protection system. Said reversible passenger protection system can be unlocked before a collision and therefore be placed in an actuating position. The driving state data is monitored in relation to an emergency braking situation, and if an emergency braking situation is identified, the passenger protection system is actuated. The data processing device also determines an oversteering situation and an understeering situation. If the data processing device identifies an emergency braking situation and/or an oversteering situation and/or an understeering situation, the reversible passenger protection system is actuated.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



18 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

12 Patentschrift  
10 DE 101 21 386 C 1

51 Int. Cl. 7:  
B 60 R 21/01

21 Aktenzeichen: 101 21 386.7-21  
22 Anmeldetag: 2. 5. 2001  
43 Offenlegungstag: -  
45 Veröffentlichungstag  
der Patenterteilung: 29. 8. 2002

DE 101 21 386 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

73 Patentinhaber:  
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

72 Erfinder:  
Eberle, Walter, Dipl.-Ing. (FH), 73269 Hochdorf, DE;  
Hinrichs, Wolfgang, Dipl.-Ing., 70794 Filderstadt,  
DE; Justen, Rainer, Dipl.-Ing. (FH), 71069  
Sindelfingen, DE; Mammel, Bernd, Dipl.-Ing., 71083  
Herrenberg, DE; Röhm, Hans, 72218 Wildberg, DE;  
Villino, Guido, Dipl.-Ing., 71229 Leonberg, DE;  
Woldrich, Markus, Dipl.-Ing. (FH), 71254 Ditzingen,  
DE

56 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht  
gezogene Druckschriften:

DE	195 24 358 C1
DE	198 11 865 A1
DE	197 08 508 A1
DE	100 05 010 A1
DE	42 00 061 A1
US	42 58 931

54 Verfahren zum Ansteuern eines reversiblen Insassenschutzmittels in einem Kraftfahrzeug

57 Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Ansteuern eines reversiblen Insassenschutzmittels in einem Kraftfahrzeug mit einer Fahrzustandssensorik und einem reversiblen Insassenschutzmittel. Das reversible Insassenschutzmittel kann vor dem Kollisionszeitpunkt ausgelöst und dadurch in Wirkstellung gebracht werden. Hierzu werden die Fahrzustandsdaten hinsichtlich eines Zustands Notbremsung überwacht, und bei ermitteltem Zustand Notbremsung wird das Insassenschutzsystem angesteuert. Von der Datenverarbeitungseinrichtung wird zusätzlich ein Zustand Übersteuern und ein Zustand Untersteuern ermittelt. Wenn von der Datenverarbeitungseinrichtung der Zustand Notbremsung und/oder der Zustand Übersteuern und/oder der Zustand Untersteuern erkannt wird, wird das reversible Insassenschutzsystem angesteuert.

DE 101 21 386 C 1

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Ansteuern eines reversiblen Insassenschutzmittels in einem Kraftfahrzeug gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] In heutigen Kraftfahrzeugen werden ansteuerbare Rückhaltemittel wie Sicherheitsgurt und Airbag eingesetzt, um die Unfallfolgen für einen Fahrzeuginsassen zu mildern. Verfahren zum Ansteuern dieser Rückhaltemittel in einem Kraftfahrzeug sind aus der Praxis und aus vielen Druckschriften bekannt.

[0003] Neben den gängigen Rückhaltemitteln wie Airbag und Sicherheitsgurt mit Gurtstraffer gibt es eine Reihe weiterer ansteuerbarer Insassenschutzmittel, welche eine Rückhaltungswirkung und/oder eine energieabsorbierende Wirkung zum Schutze eines Insassen bei einer Kollision entfalten. Beispiele für solche Insassenschutzmittel sind verfahrbare Prallkörper, Kissen und Kopfstützen, welche mittels einer Ansteuerung in Größe, Härte, Form und Lage verändert werden können. Neben diesen Insassenschutzmitteln können zur Verminderung der Unfallschwere weitere ansteuerbare Schutzmittel vorgesehen werden, welche die Unfallfolgen für einen Fahrzeuginsassen vermindern, indem der Insasse positioniert wird, das heißt, er wird in eine für einen Unfall günstige Stellung gebracht. Mittel zum Positionieren des Insassen sind beispielsweise eine elektrische Sitzverstellung, eine Kopfstützenverstellung, Sicherheitsgurtstraffer und verfahrbare Polster.

[0004] In Kraftfahrzeugen können zur Milderung von Unfallfolgen auch ansteuerbare Schutzmittel vorgesehen werden, welche auch dem Schutz von Kollisionspartnern, insbesondere dem Schutz von Fußgängern und Radfahrern dienen. Beispiele hierfür sind verstellbare Motorhauben, verfahrbare Stoßfänger und härteverstellbare Prallelemente an der Fahrzeugaußenhaut. Weitere ansteuerbare Schutzmittel sind die Niveauregulierung und das Brems- und Lenksystem mittels denen ein Aufprall in Richtung geringerer Verletzungsschwere der Insassen und/oder der Kollisionspartner optimiert werden kann. Diese Mittel sind im Folgenden nicht als Insassenschutzmittel im Sinne der vorliegenden Erfindung zu verstehen.

[0005] Bei der Ansteuerung von Schutzmitteln zur Verminderung der Unfallfolgen im Straßenverkehr kann unterschieden werden zwischen vorbeugenden Maßnahmen, welche vor einem Unfall ergriffen werden, und akuten Maßnahmen, welche nach einem erkannten Unfall ergriffen werden. Die Erfindung bezieht sich auf eine Ansteuerung von Schutzmitteln als vorbeugende Maßnahme.

[0006] Aus der DE 195 24 358 C1 ist es bekannt bei abrupten Vollbremsungen und unter Berücksichtigung der Fahrzeuggeschwindigkeit die Warnblinkanlage, eine Aufprallschutzvorrichtung und einen Gurtstraffer anzusteuern. Es ist erwähnt während einer Panikbremsung präventiv wirkende Sicherheitsvorrichtungen auszulösen. Es wird beispielsweise während einer erkannten Panikbremsung der Sicherheitsgurt präventiv angestraft.

[0007] In der US 4258931 ist ein reversibles Schutzsystem in Gestalt eines Luftsacks für ein Kraftfahrzeug beschrieben, welches im Vorfeld einer Kollision in Abhängigkeit des Bremsdrucks angesteuert wird. Hierzu ist im Hydraulikkreislauf des Bremssystems ein Drucksensor vorgesehen, welcher den Hydraulikdruck erfasst, und mittels dem auf eine Notfallsituation geschlossen wird. Im Falle einer Notfallsituation wird ein Ventil angesteuert, um die Befüllung des Luftsacks zu bewirken. Führt die Notfallsituation nicht zu einem Unfall, so entlüftet der Fahrer den Airbag manuell mit Hilfe eines Schalters. Findet ein Unfall statt, ohne dass im Vorfeld des Unfalls eine Notfallsituation er-

kannt wurde, so wird der Luftsack mittels unfallerkennenden Sensoren ausgelöst.

[0008] Aus der DE 100 05 010 A1 ist ein Verfahren zur Ansteuerung eines reversiblen Insassenschutzsystems in einem Kraftfahrzeug bekannt, wobei mit einer Sensorik Fahrzustandsdaten erfasst werden. Bei einer kritischen Fahrsituation, gekennzeichnet durch eine Notbremsung, wird das Insassenschutzsystem vor dem Kollisionszeitpunkt ausgelöst und in Wirkstellung gebracht. Außerdem ist aus dieser Offenlegungsschrift bekannt, eine kritische Fahrsituation aus den Fahrzustandsdaten Lenkwinkel, Raddrehzahl, Gier rate und Beschleunigung zu ermitteln.

[0009] Die gattungsbildende DE 198 11 865 A1 beschreibt ein Verfahren zum Steuern einer Insassenschutz einrichtung. Hierbei wird zur Aktivierung einer Insassenschutz einrichtung, wie beispielsweise eines elektromotorischen Gurtstraffers, ein Bremsregelsystem (ABS-System) der ein Fahrdynamikregelsystem herangezogen.

[0010] Aus der DE 197 08 508, welche ein Verfahren zur Erfassung von Fahrzustandsdaten betrifft, ist es bekannt, den Zustand Übersteuern mittels einer Bewertung des Schwimmwinkels zu ermitteln.

[0011] Weiterhin ist aus der DE 42 00 061 A1, welche sich ebenfalls mit der Bestimmung von Fahrzustandsdaten befasst, bekannt, den Schwimmwinkel aus den Raddrehzahlen, der Giergeschwindigkeit und der Querbeschleunigung zu ermitteln.

[0012] Aufgabe der Erfindung ist es, die Unfallfolgen im Straßenverkehr zu vermindern. Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst.

[0013] Vorteil des erfindungsgemäßen Verfahrens ist, dass mittels der Nutzung bereits im Fahrzeug vorhandener Sensorik und ohne Hinzuziehen von Umgebungsdaten ein großer Teil der Unfallsituationen bereits vor der Kollision erkannt wird und darauf basierend mittels einer Ansteuerung reversibler Schutzsysteme die Insassensicherheit wesentlich erhöht wird.

[0014] Die Sensorik zur Erfassung von Fahrzustandsdaten umfasst beispielsweise einen Lenkwinkelsensor, einen Pedalwegsensor, einen Bremsdrucksensor, Raddrehzahlsensoren, Beschleunigungssensoren und einen Gierratensensor. Der Lenkwinkelsensor erfasst den Lenkwinkel am Lenkrad, wobei dieser Lenkwinkel, ebenso wie der Pedalweg eine Sollgröße des Fahrbetriebs darstellt. Dagegen sind beispielsweise die erfassten Beschleunigungen, die Gierrate und die Raddrehzahlen Istgrößen des Fahrbetriebs. Ein reversibles Insassenschutzmittel ist ein Mittel, dessen Zweck es ist, die Belastung eines Kraftfahrzeuginsassen im Falle einer Kollision zu vermindern, wobei das Schutzmittel mehrmals vom Ausgangszustand in einen Wirkzustand gebracht, und aus dem Wirkzustand wieder in seinen Ausgangszustand zurückversetzt werden kann.

[0015] Eine Notbremsung liegt vor, falls ein Bremsvorgang mit mindestens einem Merkmal erfolgt, welches auf eine Gefahren- oder Notsituation hindeutet. Dies ist der Fall, wenn dieses Merkmal (diese Merkmale) signifikant außerhalb eines vorgebbaren Wertebereichs liegt (liegen). Der Zustand Notbremsung wird ermittelt, indem mindestens einer der Parameter Bremsdruck, Geschwindigkeit der Bremspedalbetätigung und Geschwindigkeit der Rücknahme des Gaspedals zur Bewertung des Bremsvorgangs herangezogen wird.

[0016] Alternativ zu einer Notbremsung, welche vom Fahrer bewirkt wird, kann eine Notbremsung basierend auf einer Umgebungserfassung automatisiert erfolgen. Ein Signal, welches auf eine automatisierte Notbremsung hinweist, beispielsweise das Steuersignal für das Auslösen der Notbremsung, kann ebenfalls zur Durchführung des erfin-

dungsgemäßen Verfahrens herangezogen werden.

[0017] Der Zustand Untersteuern des Fahrzeugs bedeutet, dass der Radius der durch den Lenkwinkel vorgegebenen Sollbahn des Fahrzeugs kleiner als der Radius der tatsächlich durchfahrenen Bahn des Fahrzeugs ist. Dagegen bedeutet ein Übersteuern des Fahrzeugs, dass der Radius der durch den Lenkwinkel vorgegebenen Sollbahn größer als der Radius der tatsächlich durchfahrenen Bahn ist. Unter der durch den Lenkwinkel vorgegebenen Sollbahn ist die Trajektorie des Fahrzeugs zu verstehen, welche entsteht wenn das Fahrzeug mit dem zu betrachtenden Lenkwinkel und mit so kleiner Geschwindigkeit fährt, dass die Querkräfte gegenüber den Längskräften vernachlässigt werden können. Um die Zustände Untersteuern und Übersteuern zu ermitteln, werden die Fahrzustandsdaten herangezogen.

[0018] Von der Datenverarbeitungseinrichtung wird fortlaufend überprüft, ob einer der Zustände Notbremsung, Übersteuern oder Untersteuern vorliegt. Ist dies der Fall, so wird das reversible Insassenschutzsystem angesteuert, wobei in Abhängigkeit der Zustände Notbremsung, Übersteuern und Untersteuern die Auslösegeschwindigkeit, die Stellgeschwindigkeit, die Härte und die Wirkrichtung angepasst werden kann. Insbesondere wird die Ansteuerung der Insassenschutzmittel bei gleichzeitigem Vorliegen von mehr als einem der Zustände Notbremsung, Untersteuern und Übersteuern auf eine kombinierte Gefährdung angepasst, wofür ein zusätzlicher Bewertungsalgorithmus vorgesehen werden kann.

[0019] Zusätzlich wird mittels den Zuständen Notbremsung, Übersteuern und Untersteuern die Richtung ermittelt, aus welcher eine maximale Gefährdung zu erwarten ist. Das Insassenschutzsystem wird entsprechend der ermittelten Gefährdungsrichtung derart angesteuert, dass die Schutzwirkung entsprechend der Richtung maximaler Gefährdung erfolgt. Durch die kombinierte Betrachtung der Zustände Notbremsung, Übersteuern und Untersteuern ist es möglich, bei Vorliegen von mehr als einem, auf eine Gefährdung hinweisenden Zustand das Schutzsystem in der Weise anzusteuern, dass die Insassenbelastung bei einem Unfall möglichst gering ist.

[0020] In einer Weiterbildung des Verfahrens wird das reversible Insassenschutzsystem nur angesteuert, falls das Fahrzeug eine Mindestgeschwindigkeit aufweist. Dies hat den Vorteil, dass eine Ansteuerung der Insassenschutzsysteme bei geringen Geschwindigkeiten verhindert werden kann. Es kann erwünscht sein, unterhalb einer vorgebbaren Geschwindigkeit die Insassenschutzsysteme nicht anzusteuern, da bei einer geringen Geschwindigkeit eine Gefährdung der Insassen, welche mittels den Fahrzustandsdaten erkannt werden kann, vernachlässigbar klein ist.

[0021] In einer vorteilhaften Ausgestaltung des Verfahrens wird der Zustand Notbremsung anhand eines Eingriffs in die Fahrdynamik erkannt, welche von einem Bremsassistentensystem vorgenommen wird. Dieses Bremsassistentensystem bewertet seinerseits Fahrzustandsgrößen um in Abhängigkeit des Bewertungsergebnisses den Eingriff in die Fahrdynamik vorzunehmen. Der Eingriff des Bremsassistentensystems in die Fahrdynamik erfolgt durch Senden von Steuerungssignalen an die Stelleinrichtungen, welche die Fahrdynamik beeinflussen. Diese Steuerungssignale des Bremsassistentensystems kann zur Erkennung der Notbremsung herangezogen werden. Alternativ zu den Steuerungssignalen kann ein anderes Informationssignal, welches vom Bremsassistentensystem auf einen Datenbus gesandt wird zur Erkennung des Zustands Notbremsung herangezogen werden. Vorteil dieser Ausgestaltung des Verfahrens ist es, dass eine Notbremsung mit besonders geringem Aufwand erkannt wird. Dagegen muss in Kauf genommen werden, dass eine Auslösung der

Schutzsysteme an den Algorithmus des Bremsassistentensystems gekoppelt ist.

[0022] In einer weiteren Ausgestaltung des Verfahrens wird das Steuerungssignal des Bremslichtschalters zur Plausibilisierung der Notbremsung herangezogen. Dieses Signal wird häufig auf einem Datenbus im Fahrzeug bereitgestellt, so dass kein zusätzlicher Verkabelungsaufwand entsteht. Vorteil der mittels dieser Weiterbildung des Verfahrens erreichten Redundanz bei der Erkennung einer Notbremsung ist, dass die Entscheidungssicherheit bei einer Ansteuerung eines reversiblen Schutzsystems erhöht wird.

[0023] In einer Ausgestaltung des Verfahrens werden die Zustände Untersteuern und Übersteuern ermittelt, indem die Differenz aus einem Winkel, welcher eine tatsächliche Veränderung der Fahrtrichtung beschreibt, und dem Lenkwinkel bewertet wird. Diese Bewertung kann in einer einfachen Schwellwertabfrage bestehen, wobei der Schwellwert fest vorgebar ist, oder es kann der Schwellwert als eine Funktion anderer Parameter, beispielsweise den Straßeneigenschaften oder der Fahrzeugbelastung angepasst werden. Die Zustände Übersteuern und Untersteuern können auch unter Heranziehen zeitlich zurückliegender Werte des fahrtbeschreibenden Winkels und des Lenkwinkels ermittelt werden. Mittels den zurückliegenden Werten der ermittelten Winkel kann die Differenz aus beiden Winkeln als Funktion der Zeit dargestellt und einer Bewertung unterzogen werden. Beispielsweise kann die berechnete Winkeldifferenz über einen vorgebbaren Zeitraum integriert werden, oder es wird die Steigung der Winkeldifferenz bewertet.

[0024] Der Winkel, welcher eine Veränderung der tatsächlichen Fahrtrichtung beschreibt kann aus unterschiedlichen Parametersätzen ermittelt werden. Dies kann dazu genutzt werden die Ermittlung eines Zustandes, der zur Auslösung eines Schutzsystems führt zu plausibilisieren. Die mittels einer redundanten Ermittlung eines Auslösezustands erreichte Sicherheit ermöglicht das Ansteuern des Schutzsystems bei niedrigeren Auslöseschwellen und somit zu einem früheren Zeitpunkt. Als Parametersätze zur Ermittlung des Zustandes Untersteuern können beispielsweise die Raddrehzahlen, die Querbeseleunigung und der Radstand, oder in einem anderen Beispiel die Raddrehzahlen, die Giergeschwindigkeit und der Radstand herangezogen werden. Beide Parametersätze sind vorteilhafterweise in modernen Fahrzeugen auf einem Datenbussystem verfügbar. Anstelle der Raddrehzahlen kann auch direkt die Fahrzeuggeschwindigkeit verwendet werden, wobei diese aus den Raddrehzahlen ermittelt werden kann.

[0025] Zur Ermittlung des Zustands Übersteuern hat es sich gezeigt, dass der Schwimmwinkel eine hierfür gut geeignete Größe ist, welche ein Übersteuern unmittelbar kennzeichnet. Der Schwimmwinkel kann aus dem verfügbaren Parametersatz Giergeschwindigkeit, Querbeseleunigung und einem der Parameter Raddrehzahlen oder Fahrzeuggeschwindigkeit ermittelt werden, wobei die Fahrzeuggeschwindigkeit wiederum aus den Raddrehzahlen ermittelt werden kann.

[0026] Zur zusätzlichen Absicherung des Zustands Übersteuern wird eine Sollgiergeschwindigkeit ermittelt, welche aus der Fahrzeuggeschwindigkeit und dem Lenkwinkel berechnet wird. Falls die Differenz aus Sollgiergeschwindigkeit und Giergeschwindigkeit eine vorgebbare Schwelle übersteigt, wird ebenfalls auf den Zustand Übersteuern geschlossen.

[0027] In einer vorteilhaften Ausgestaltung des Verfahrens umfasst das Schutzsystem eine elektrische Sitzverstellvorrichtung und/oder eine elektrische Verstellvorrichtung von Fahrzeugöffnungen und/oder einen reversiblen Gurtschraffer und/oder eine elektrisch verstellbare Prallschutzvor-

richtung. Eine elektrische Sitzverstellvorrichtung und elektrische Verstellvorrichtungen von Fahrzeugöffnungen, wie beispielsweise das elektrisch verstellbare Schiebedach und elektrisch verstellbare Fensterheber sind in heutigen Fahrzeugen zumindest, teilweise vorhanden und können mit geringem Aufwand zusätzlich zur Vorkonditionierung der Fahrzeuginsassen oder des Fahrzeugs genutzt werden. Alle elektrisch verstellbaren Schutzsysteme haben den Vorteil, dass sich die Energieversorgung über das Bordnetz einfach gestaltet, insbesondere elektromotorische Antriebe ermöglichen auf einfache Weise die Reversibilität der Schutzsysteme. Hierdurch ist es möglich die Schutzsysteme, unter Berücksichtigung ihrer Wirkung auf Fahrer und Insassen, auch dann auszulösen, wenn eine Gefahrensituation ermittelt wird, welche nicht mit hoher Sicherheit, sondern lediglich mit einer gewissen, vorgebbaren Wahrscheinlichkeit zu einer Kollision führt. Eine solche Gefahrensituation zu erkennen leistet, das erfindungsgemäße Verfahren, wobei als Vorteil genannt werden soll, dass das Verfahren in einer einfachen Ausführungsform, bereits in heutigen Fahrzeugen ohne zusätzliche Sensorik und ohne zusätzliche Aktuatorik durchgeführt werden kann.

[0028] Nachfolgend wird eine vorteilhafte Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens zum Ansteuern eines reversiblen Insassenschutzmittels in einem Kraftfahrzeug anhand der Zeichnung näher beschrieben:

[0029] Die einzige Figur zeigt ein Blockschaltbild einer Vorrichtung zur Ausführung einer vorteilhaften Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens.

[0030] Zur Ansteuerung eines reversiblen Insassenschutzsystems, werden die Zustände Notbremsung, Untersteuern und Übersteuern überwacht.

[0031] Hierzu werden von der Datenverarbeitungseinrichtung, als Eingangsdaten das Steuersignal eines Bremsassistentensystems BAS und das Steuersignal eines Bremslichtschalters BL herangezogen, und in den Blöcken 101 und 102 daraufhin überprüft, ob sie aktiv sind. Sind beide Signale aktiv, so kann, insbesondere aufgrund der Redundanz, welche mittels der Hinzuziehung des Bremslichtschaltersignals erreicht wird, auf eine Notbremsung geschlossen werden. Das Vorliegen einer Notbremsung führt dazu, dass das Signal Längsschutz  $S_l$  in Block 103 aktiv gesetzt wird. In den Blöcken 104 bis 107 werden der Lenkwinkel  $\alpha_L$ , die Raddrehzahlen der vier Räder  $v_R$ , die Giergeschwindigkeit  $v_G$  und die Querbeschleunigung  $a_y$ , welche auf einem Datenbus bereitgestellt werden, von der Datenverarbeitungseinrichtung erfasst. Die Giergeschwindigkeit  $v_G$  ist die einfache zeitliche Ableitung des Gierwinkels, weshalb sie häufig auch als Gierwinkelgeschwindigkeit bezeichnet wird. Aus den Raddrehzahlen  $v_R$  wird in Block 105 die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_F$  ermittelt. In einer alternativen Ausführungsform des Verfahrens kann in Block 105 anstelle der Raddrehzahlen  $v_R$  die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_F$  erfasst und zur Durchführung des Verfahrens bereitgestellt werden. Falls die Eingangsinformationen der Blöcke 101, 102 und 104 bis 107 nicht über einen Datenbus übermittelt werden, können sie auch über Signalleitungen erfasst werden.

[0032] In den Blöcken 108 und 109 wird auf eine Gefahrensituation durch Untersteuern geschlossen: In Block 108 wird aus der Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_F$  und der Giergeschwindigkeit  $v_G$  ein virtueller Solllenkwinkel berechnet, welcher bei fehlender Zentripedalkraft dazu führen würde, dass sich das Fahrzeug auf einer Bahn mit dem gewünschten Kurvenradius bewegt. Zu dieser Berechnung wird ebenso wie in Block 109 als unveränderliche Größe der Radstand  $l$  des Fahrzeugs hinzugezogen. Ein solcher virtueller Solllenkwinkel ist der Ackermannwinkel (s. Dubbel, Taschenbuch für den Maschinenbau, 20. Auflage, Q27), welcher in

Block 108 vom Lenkwinkel  $\alpha_L$  abgezogen wird. Ist der Betrag der Differenz zwischen dem virtuellen Solllenkwinkel und dem Lenkwinkel  $\alpha_L$  größer als ein vorgebarter Wert, so wird das Signal Querschutzz 1  $S_{q1}$  aktiv gesetzt. Der Ackermannwinkel  $\alpha_A$  ergibt sich aus den angegebenen Größen in Block 108 wie folgt:  $\alpha_A = (l/v)v_G$ . Parallel zur Überwachung einer Untersteuerung in Block 108 wird in Block 109 ebenfalls auf einen Zustand Untersteuern geschlossen, wobei hierzu ein anderer Parametersatz herangezogen wird. Der Ackermannwinkel wird aus der Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_F$  und der Querbeschleunigung  $a_y$  berechnet, und ebenfalls vom Lenkwinkel  $\alpha_L$  abgezogen. Ist der Betrag der Differenz dieser beiden Winkel größer als ein vorgebarter Wert, so wird das Signal Querschutzz 2  $S_{q2}$  aktiv gesetzt. Die Berechnung des Ackermannwinkels in Block 109 mittels dem angegebenen Parametersatz ergibt sich als:  $\alpha_A = (l/v^2)a_y$ .

[0033] In Block 110 werden die Signale Querschutzz 1  $S_{q1}$  und Querschutzz 2  $S_{q2}$  erfasst und es wird das Signal Querschutzz-Untersteuern  $S_{qu}$  aktiviert, falls die beiden Signale Querschutzz 1  $S_{q1}$  und Querschutzz 2  $S_{q2}$  aktiv sind. Die Überwachung des Zustands Untersteuern mittels zweier getrennter Algorithmen in den Blöcken 108 und 109, und die gegenseitige Absicherung der Ergebnisse erhöht die Erkennungssicherheit. Dies ermöglicht zudem, die Schwellen für die Aktivierung der Signale Querschutzz 1  $S_{q1}$  und Querschutzz 2  $S_{q2}$  niedriger zu wählen, als dies in einer vereinfachten Ausführungsform bei der Berücksichtigung von nur einem der beiden verwendeten Parametersätze möglich wäre.

[0034] Aus den Parametern Querbeschleunigung  $a_y$ , Giergeschwindigkeit  $v_G$  und Raddrehzahlen  $v_R$  wird in Block 111 ein Zustand Übersteuern überwacht. Hierzu wird der Schwimmwinkel berechnet, und falls dieser einen vorgebbaren Wert übersteigt, wird das Signal Querschutzz-Schleudern  $S_{qs}$  aktiviert.

[0035] In Block 112 werden die Signale Längsschutz  $S_l$ , Querschutzz-Untersteuern  $S_{qu}$  und Querschutzz-Schleudern  $S_{qs}$  erfasst und bewertet. Falls eines der Signale aktiv ist, wird das entsprechende Schutzsystem in Block 113 angesteuert. Sind mehr als eines der Signale aktiv, so wird das Schutzsystem entsprechend der Bewertung in Block 112 angesteuert. Ist beispielsweise nur das Signal Längsschutz  $S_l$  aktiv, so wird eine Kollision mit Impulsübertrag in Fahrtrichtung erwartet und die Insassen werden so vorkonditioniert, dass sie hierbei möglichst gering belastet werden, indem die Sitze nach hinten verschoben werden und ein reversibler Gurtstraffer angesteuert wird. Sind in einem anderen Beispiel die Signale Längsschutz  $S_l$  und Querschutzz-Übersteuern  $S_{qs}$  aktiv, wird auf eine primäre Gefährdung von einer Seite geschlossen und es wird anstelle der Längsverschiebung der Sitze, derjenige Sitz, welcher der Gefahrenseite zugewandt ist, zur anderen Seite hin verschoben, oder es werden in einem anderen Beispiel alle Sitze zur Mitte hin verschoben.

[0036] In einer alternativen Ausführungsform kann in Block 110 das Signal Querschutzz-Untersteuern  $S_{qu}$  aktiv gesetzt werden, falls mindestens eines der beiden Signale Querschutzz 1  $S_{q1}$  und Querschutzz 2  $S_{q2}$  aktiv sind. Hierdurch geht die Redundanz aus der weiter oben angegebenen Ausführungsform verloren. Diese Ausführungsform ist vorzuziehen, falls das angesteuerte Schutzmittel nicht oder nur in geringem Maße vom Fahrer oder den Insassen wahrgenommen wird, und somit nur eine vernachlässigbare Beeinträchtigung erzeugt. In diesem Fall kann auf eine Absicherung des Auslösezustands zugunsten einer häufigeren Auslösung verzichtet werden. In diesem Fall könnte auch nur eines der beiden Kriterien in den Blöcken 108 und 109 geprüft werden.

[0037] In einer anderen alternativen Ausführungsform wird in Block 111 zusätzlich der Lenkwinkel  $\alpha_L$  erfasst. Aus dem Lenkwinkel  $\alpha_L$  und den Raddrehzahlen  $v_R$  wird eine Sollgiergeschwindigkeit ermittelt. Übersteigt die Differenz aus der Sollgiergeschwindigkeit und der Giergeschwindigkeit einen vorgebbaren Wert, wird ebenfalls das Signal Querschütz-Schleudern  $S_{qs}$  aktiviert.

#### Patentansprüche

1. Verfahren zum Ansteuern eines reversiblen Insassenschutzmittels (113) in einem Kraftfahrzeug mit einer Sensorik, welche Fahrzustandsdaten erfasst und einem reversiblen Insassenschutzmittel (113), welches vor dem Kollisionszeitpunkt ausgelöst und dadurch in Wirkstellung gebracht werden kann, wobei die Fahrzustandsdaten hinsichtlich eines Zustands Notbremsung (103) überwacht werden, und bei ermitteltem Zustand Notbremsung (103) das Insassenschutzsystem (113) ausgelöst wird, wobei die Fahrzustandsdaten zusätzlich hinsichtlich eines Zustands Übersteuern (111) und eines Zustands Untersteuern (110) überwacht werden, und bei ermitteltem Zustand Notbremsung (103) und/oder Übersteuern (111) und/oder Untersteuern (110) das Insassenschutzsystem (113) ausgelöst wird, **dadurch gekennzeichnet**, dass mittels der Zustände Notbremsung (103), Untersteuern (110) und Übersteuern (111) die Richtung ermittelt wird, aus welcher eine maximale Gefährdung zu erwarten ist, und das Insassenschutzsystem (113) derart angesteuert wird, dass die Schutzwirkung entsprechend der Richtung maximaler Gefährdung erfolgt.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugs ermittelt wird und die reversible Insassenschutzvorrichtung nur dann ausgelöst wird, wenn zusätzlich das Fahrzeug eine Mindestgeschwindigkeit aufweist.
3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass das Fahrzeug ein Bremsassistentensystem aufweist, welches in vorgegebenen kritischen Situationen mittels eines Steuersignals einen Eingriff in das Bremssystem bewirkt, und dass zur Ermittlung des Zustands Notbremsung (103) das Steuersignal des Bremsassistentensystems (101) herangezogen wird.
4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass zur Ermittlung des Zustands Notbremsung (103) zusätzlich das Steuersignal des Bremslichtschalters (102) herangezogen wird.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Zustände Untersteuern (110) und Übersteuern (111) mittels einer Bewertung der Differenz aus einem Winkel, welcher eine Veränderung der tatsächlichen Fahrtrichtung beschreibt, und dem Lenkwinkel ( $\alpha_L$ ) ermittelt werden.
6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Winkel, welcher eine Veränderung der tatsächlichen Fahrtrichtung beschreibt aus den Raddrehzahlen ( $v_R$ ), der Querschleunigung ( $a_y$ ) und dem Radstand ermittelt wird.
7. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Winkel, welcher eine Veränderung der tatsächlichen Fahrtrichtung beschreibt aus den Raddrehzahlen ( $v_R$ ), der Giergeschwindigkeit ( $v_G$ ) und dem Radstand ermittelt wird.
8. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Winkel, welcher eine Veränderung der tatsächlichen Fahrtrichtung beschreibt der Ackermann-

winkel ist.

9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Zustand Übersteuern (111) mittels einer Bewertung des Schwimmwinkels ermittelt wird.

10. Verfahren nach Anspruch 9 dadurch gekennzeichnet, dass der Schwimmwinkel aus den Raddrehzahlen ( $v_R$ ), der Giergeschwindigkeit ( $v_G$ ) und der Querschleunigung ( $a_y$ ) ermittelt wird.

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 5 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Bewertung eine Schwellwertabfrage ist.

12. Verfahren nach einem der Ansprüche 5 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Bewertung unter Einbeziehung zurückliegender Werte erfolgt.

13. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass das Schutzsystem (113) eine elektrische Sitzverstellvorrichtung und/oder eine elektrische Verstellvorrichtung von Fahrzeugöffnungen und/oder ein reversibler Gurtstraffer und/oder eine elektrisch verstellbare Prallschutzvorrichtung ist.

---

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

---

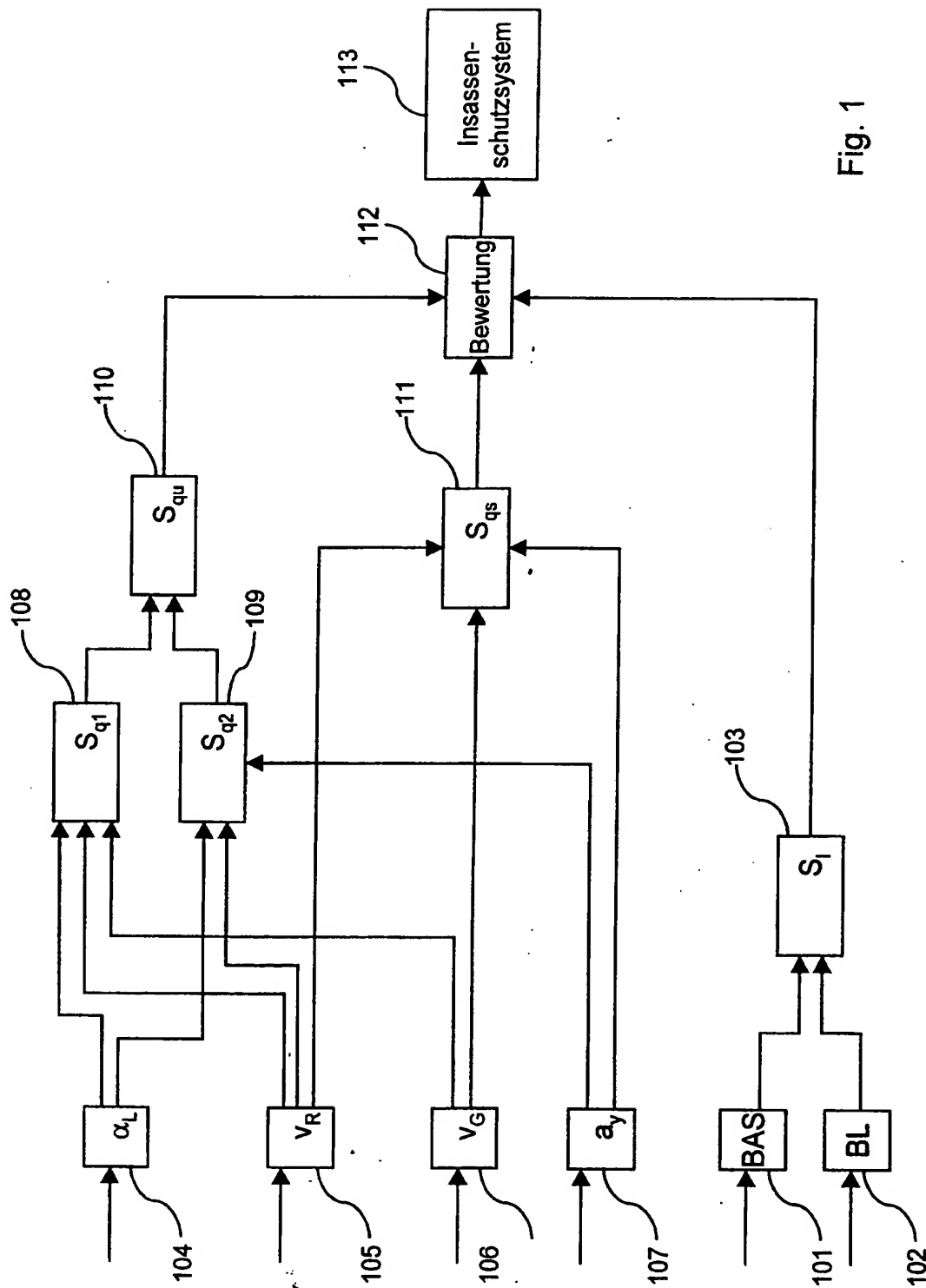


Fig. 1